



STAMPA SERA

STRAORDINARIO
da
MILANESI
ENTRATA LIBERA

IL SALONE DELL'AUTO A TORINO

ANDREOTTI SEMBRA IRREMOVIBILE APERTO DA COLOMBO

ANDREOTTI SEMBRA IRREMOVIBILE

Questo referendum si avrà da fare?

**Questa sera alla tv
gli assi del Borussia**



donne confidenziale **La caccia** **finisce in pentola**

Prima di tutte queste operazioni però la cocciniglia a pinus deve essere assai più che masticata, e prima di essere portata l'interno delle interiori. Procedete quindi come per la lepre.

**Jacqueline
apre
una boutique**

La principessa pensa che la
questione avrà successo nella
nuova attività, perché riger-
di moda, vicina ai problemi de-
le donne del nostro tempo. Ne
si sa ancora in quale quartiere
Jacqueline aprirà la sua botte-
ga: qui probabilmente nella ve-
chia Racca.

* *

La trentanovenne Mestra di
l'abbigliamento infantile, la «J-
nior Fashion Lab», si è svol-
to nel gioral scorso a Londra. Al

[illegible]

Primate di moda quindi maxi e minimal, le biambe in gilet indimenticavo, l'ampio pannello, abiti più femminili e la giacca al ginocchio. Fra le novità, le pelli impermeabili o con vespago, conferendo ai pantaloni accennati in colori pastelli, lavabili.

Per i maschietti abiti alla maniera di stile ottocentesco, alla camicia e della fantasia.

Originarie le stlle Cardie e rigidli mollii geometrici di p
rigidli mollii applicati su sempr
tunicheite. Originall i jenza
luna pelle scarniciata, ornata
dal ginocchio in giù, da c
spesso bordo di pelliccia.

Al giovani fillos di calcio
nista offerta le cravatta « Ge
ga Bari » con l'effigie del calci
lore prediletto stampata a
vaci mollii di fondo.

signol
re dello sci
STRATO 102 - STRATIX
ROC 680 - ROC 6
CONCORRE METALL

PLASTIC - STRATOFLEX
in vendita nei negozi contrassegnati
dal distintivo da questo marchio



CAMPIONATI ITALIANI

COPPA DEL MONDO
3 titoli

CRISTIDE & FIGLIO S.R.L.

30051 BIELLA

COMUNICATO

zione a premi

Qualità»

...ri che la validità delle raccolte
...a scattare in data 1° marzo 1975
...dell'autorizzazione ministeriale
...mi «Punti Qualità» la raccolta
...valide per l'ottenimento del premio
...ivamente se presentate entro

...a presentazione delle raccolte
...la postale di pertinenza. Pertanto
...l'organizzazione «Punti Qualità»
...postal di pertinenza successori
...di scadenza della sopracitata
...prive di valore.

MERCOLEDÌ CON LE COPPE

Vienna ha accolto i giocatori torinesi con una sublime indifferenza
A Berlino i milanisti contro una squadra scossa da violente polemiche

Com'è difficile
essere protagonisti!

Il bisogno di vincere

Dall'Austria all'Inter
senza un attimo di respiro

dal nostro inviato speciale

VIENNA, mercoledì sera.
Coppa e campionato al contempo: per i giocatori torinesi è un periodo di grande tensione. Questa sera a Vienna la posta è grossa, c'è da superare il turno di Coppa delle Coppe, e i giocatori più famosi si scontrano con l'Inter a San Siro. E' sufficiente vedere la lista della classifica da tre giorni per vedere tutto in una dimensione diversa e più complicata. La coppia di Giagnoni, specie i giovani non abituati a questi ritmi, avrebbe bisogno di tirare il fiato, ma occorre ancora tenere duro fino a domenica. Dopo, soltanto dopo, il trainer imporrà una settimana di preparazione in solitudine per disintossicare i muscoli dalla fatica.

Le ansie di questa vigilia, anche se mascherate benissimo, si avvertono per far posto alla solita volontà di combattere al massimo di inizio dell'attacco francese. Ancora una volta il peso della gara sembra dover cadere soprattutto sulla vecchia guardia, ma Ferrini, Fassati, Agropoli e Crescenzi sono in una forma spettacolare, da anni ormai un inizio di stagione così e nulla di spaventa. Il Torino non andrà in campo in difesa dell'uno o zero dell'andata, ma cercherà di manovrare la palla e di portare in zona tiro i suoi giovani. Pulici e Giagnoni ed è difficile.

Con Crivelli la squadra cambia un poco il gioco, ma ci sarà più l'attenzione alle spalle delle punte tra Sala e Rampanti, ma questo compito toccherà soprattutto al primo, mentre Crivelli andrà ad infoltire la barriera di centrocampo formata da Agropoli e Ferrini. Saranno questi due atleti, più i migliori in campo contro il Cagliari, la chiave di volta di tutta la gara, come è nelle loro possibilità, sapranno filtrare sul nascere i prevedibili attacchi degli austriaci lanciati con furia alla rinfusa dello scontro a Vienna.

L'Austria non dovrebbe sfuggire all'eliminazione dalla Coppa.
Per il Torino quello di superare il turno rappresenta un grosso traguardo intermedio in questa sua stagione: dopo la gara di sabato, i giocatori avranno modo di prendere un po' di respiro in campo internazionale, in quanto il torneo torinese torinese si ripeterà. Anche per questo i giocatori sono decisi all'ultimo sforzo, a dimenticare l'Inter per sconfiggere i torinesi.

Bruno Petrucci

UN TORINO GIOVANE GIOVANE fin troppo sicuro della vittoria

Bella Vienna!

(Ma cos'ha di diverso
da Milano in inverno?)

dal nostro inviato

Vienna, mercoledì sera.
«Bella Vienna!», Agropoli ha detto con un sorriso, dopo aver visto la città. «Io a casa ho un bel fiato, dove si vede il Danubio sotto il sole, proprio blu come deve essere. E invece? Facciamo il giro attorno alla stadietta, che è un po' più grande di quella di Piorino, ma fa lo stesso effetto, e piove!», ha detto. «E' Vienna questa? Ho sempre detto che le città bisogna visitarle sui libri».

«Questi sono giocatori di calcio?», ha chiesto il nostro inviato. «No, sono sempre collezionisti di figurine, vedo degli atleti e li prendo, con l'aria decisa. E invece? Sono tutti ragazzi con l'aria compita, chiedono scuse tutti i momenti, neanche uno che gridi un ordine. Che delusione, il mio primo contatto con il calcio. Ma se torno alle figurine, sono più autentici, hanno modo di spiegare».

Incomprensione totale, fra Vienna e il Torino. Ma è che in padronanza delle lingue straniere il contatto: nessuno parla il tedesco, ma tutti affermano di capire benissimo i discorsi. Una storia da torre di Babele, seconda maniera. Uno dei giocatori — di cui facciamo il nome per evadere ragioni — un ragazzo infelice di lingue, indotto di tedesco e spagnolo, ex primo della classe al Centro francese, ha messo in piedi una com-

posizione brillantissima, con i tifosi all'uscita del Prater, dopo l'allenamento. Grandi risate, un parlare stizzito, perché sulle spalle. La commedia al completo guardava ammorbidita. Dopo i saluti, tutti sul pullman. Domanda: «Cos'ha di diverso?», Risposta: «E chi lo sa? L'importante è che io abbia dimostrato a me stesso che ho una grande facilità per le lingue straniere».

«L'Austria è una squadra sconcertante — dice un distinto signore, alto ed elegante, con la stessa faccia e gli stessi baffetti di un Toscanini giovane —, dovete starci attenti. Certe volte produce un quarto d'ora di gioco ad altissimo livello. Potrebbe travolgervi, se non date retta a questi pochi miei consigli». Pochi consigli che si rivelano equivalenti ad una mossa di disorientamento tattico, estrapolazione astratta.

«Le faccio i miei complimenti — dice Giagnoni —, lei conosce davvero bene il calcio. Va spesso allo stadio, naturalmente...».

«Ma, Ma leggo tutti i giornali italiani sull'argomento, ho imparato un sacco di termini tecnici: così ho modo di apprendere la vostra lingua musicale, si farnia una competenza calcistica, e adesso con voi di esercitarmi. Al Prater non ci vado, l'Austria non l'ho mai vista giocare. Come spettacolo, il calcio è estremamente noioso».

b. br.

dal nostro inviato

Vienna, mercoledì sera.
Dipenderà molto dal tempo. Se oggi nel pomeriggio pioverà, non più di tre o quattro mila viennesi occuperanno il «Prater» per le due partite consecutive.

Rapid-Dinamo e Austria-Torino. Se invece si appassita (come appare poco probabile) potrebbero essere anche trentamila. Il fatto che l'affluenza dipenda quasi esclusivamente dalle condizioni meteorologiche dà la esatta misura dello scarso entusiasmo con cui è seguito a Vienna il calcio internazionale. Disincantati, tranquilli, occupatissimi in ben altre cose, i viennesi guardano al calcio con sufficienza. Quando ieri il Torino si è allenato in una delle tante campi che circondano l'anello del «Prater», sotto una leggera pioggia, non ha scatenato né entusiasmo né dissenso. Dopo il tassista, barometro attendibile della situazione: «La gente è molla di calcio. Questa Torino cosa? Un richiamo qualunque, come la Dinamo e lo Spartak. Soltanto che, se venissero al «Prater», lo farebbero soltanto per sfuggire agli italiani».

«Perché proprio gli italiani?».

«A Vienna gli italiani non piacciono. Per tanti motivi. Anche politici e per cose che riguardano il paese. E poi nel calcio i nostri hanno delle tradizioni negative contro di noi, dopo che la Nazionale ci ha battuti. L'Austria Club è una squa-



Il valzer Vienna è la patria del valzer, il regno del ballo romantico. Claudio Sala stasera dovrebbe muoversi a suo agio con quel suo dribbling ritmato, simile ad una danza. L'attaccante torinese piacerà ai viennesi, ma dovrà giocare soprattutto a Giagnoni che gli affida il compito di addormentare il gioco avversario.

dra senza pubblico, per questo ha scelto di attaccare, la difesa è un colabrodo. Voglio dirlo al vostro allenatore».

«A Vienna gli italiani non piacciono. Per tanti motivi. Anche politici e per cose che riguardano il paese. E poi nel calcio i nostri hanno delle tradizioni negative contro di noi, dopo che la Nazionale ci ha battuti. L'Austria Club è una squa-

dra senza pubblico, per questo ha scelto di attaccare, la difesa è un colabrodo. Voglio dirlo al vostro allenatore».

«A Vienna gli italiani non piacciono. Per tanti motivi. Anche politici e per cose che riguardano il paese. E poi nel calcio i nostri hanno delle tradizioni negative contro di noi, dopo che la Nazionale ci ha battuti. L'Austria Club è una squa-

Da Vienna pronostico per tutte

I giocatori granata
potano le italiane

dal nostro inviato

VIENNA, mercoledì sera.
La grande sfida europea del calcio che vede oggi impegnate tre squadre italiane, nel pronostico della neopolitica Torino. Abbiamo chiesto ai giocatori granata un parere sulle tre gare del Coppa del mondo, le loro risposte, nel complesso, ci dicono che il calcio, con i suoi limiti, ha declinato l'invito.

CASTELLANI: «L'Inter a San Siro troverà un avversario difficile ma vincente; il Milan pareggerà a Berlino e il Borussia perderà il turno».

LOMBARDI: «Un pronostico per tutti: vinceranno Inter e Milan, pareggeranno gli altri».

PERAZZINI: «Per l'Inter sarà dura: dico pareggio. Identi per il Milan a Berlino, il nostro risultato non si discute».

RECHENBERG: «Il Borussia vincerà a San Siro, il Milan perderà a Berlino, noi pareggeremo il turno».

CRIVELLI: «Sono dell'opinione di Castellani, prevedo tre risultati favorevoli alle squadre italiane».

ROSSI: «Zero a zero a San Siro, il Milan vincerà due a zero, noi pareggeremo».

FERRINI: «Inter, Milan e Torino».

LUZZI: «Il Borussia non perderà a San Siro, mentre il Milan cederà a Berlino, il Torino pareggerà il turno».

SALA: «Due a zero per l'Inter, Milan imbattuto e infine una a una per noi».

CAVELLI: «Vittoria del Borussia e del Milan e pareggio per noi».

RAMPANTI: «Pareggio con i gol a San Siro, tre a tre almeno, Milan imbattuto, noi il turno successivo».

GIAGNONI: «Puntò tutto sulla vittoria».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

GIAGNONI: «L'Inter, nonostante la sconfitta a Roma, dovrebbe riprendersi e superare il Borussia, mentre prevedo maggiori difficoltà per il Milan a Berlino. Noi naturalmente speriamo di passare il turno».

Tutta l'Europa in campo

Seconda tappa delle Coppe europee. Oggi si disputano le partite di ritorno franco che per due squadre italiane, l'Inter e l'Atalanta, sono la prima partita e giocherà il ritorno match a Berna soltanto il 13 dicembre. La Juventus, invece, attende il 27 novembre per giocare ad Aberdeen dopo aver vinto a Torino per 5-0. Inter e Coppa del Campioni, Torino e Coppa delle Coppe, Milan, Bologna in Coppa Uefa, Fiorentina nella Coppa Campioni la prima partita e giocherà oggi. Difficile il compito per Inter e Torino, problematica quella del Milan. I rossoneri giocano a Berlino in difesa del 4-2 acquistato a San Siro.

Il difficile programma di questa mercoledì calcistica prevede altre tre partite che ricordiamo riportando la parentesi il risultato delle gare d'andata.

Campioni Ajax - Marsiglia (2-1), Arsenal - Grasshoppers (3-0), Celtic-Silkeborg (2-0), Atalanta-Bernese (1-0), Ujpest-Vác (1-0), Feyenoord-Dinamo (2-0), Benfica-CSKA (2-1).

Coppe St. Gallen - Sparta (1-1), Rangers-Spartan (2-0), Dinamo-Eindhoven (1-0), Barcelona-St. Gallen (1-0), Atalanta-Bernese (1-0), Liverpool-Bayern (0-0).

Uefa Rosenborg-Lerke (1-1), Rapid-Lerke (4-0), Celtic-Dundee (2-1), Waterford-Ado (2-1), Naxos-Tottenham (0-0), Zimst-Rosenborg (1-0), St. Gallen-Vacc (2-0), Sparta-Victoria (0-0), OFK Belgrado-Kar Zeta (1-1), Ferencváros-Ferencváros (0-0), Ferencváros-Ferencváros (0-0), Zimst-Rosenborg (1-0), St. Gallen-Vacc (2-0), Sparta-Victoria (0-0).

In Europa Cup da segnalare una curiosità che coinvolge una delle manifestazioni più importanti del calcio europeo. Con il Partizan ieri a Vienna che credeva spettare al suo giocatore la squadra italiana. Quando i dirigenti della Fiorentina hanno chiesto l'equivoce alla squadra austriaca non è riuscito altro da fare che restituire la partita con l'attuale stato economico.

L'Hertha tenta di cancellare il 2-4 di San Siro Il diavolo contro i "corrotti,"

Il Milan può trovare la strada spianata dalla grave crisi disciplinare che ha travolto la squadra tedesca



I giocatori milanesi fotografati in allenamento. Da sinistra si riconoscono: Benetti, Rivera, Sogliano, Schnellinger e Biasoli (Foto: Olympia)

nostro servizio

Berlino, mercoledì sera.
Si chiama Olimpia lo stadio di Berlino ed è quello in cui trentacinque anni fa sono svoltesi le Olimpiadi. Il nostro richiamo a un lontano passato è fatto non più per rievocare antichi trionfi azzurri e per ricostruire quell'evento all'immensa calcistica che l'improvvisamente avuto una notevole importanza. Anche i reperti archeologici maritano il pieno rispetto, indipendentemente dal mutare delle vicende.

E' accaduto, dunque, che un conciliatore trasvolante, apparentemente stranissimo, dichiarasse di aver osservato ben duecentocinquanta mila spettatori a otto giocatori dell'Hertha per sfuggire a una partita alla quale avevano assistito trentasettemila spettatori e

contribuire a salvare dalla retrocessione la vecchia squadra dell'Arminia. Al cambio attuale del nuovo crescente e dalla loro caduta, si tratta di oltre quarantasette milioni di spettatori, e forse di più, per dar una squadra in pericolo di abbandono la serie A. Germania. Due dei conciliatori dell'Hertha vennero, e si scopri che, scoperti e squallidi a vita: Patzke e Wild, ma altri sei, tutti pronti ad affrontare oggi alle ore 19 il Milan in campo oppure in panchina, rimasero imprigionati e anche temporaneamente incomprensibili. Si tratta di Gross, Witt, Geyer, Varga, Rumor e Gergely.

Un'occhiata alla formazione dell'Hertha ci rivela di individuare la posizione: Gross, Asselst, Perschke oppure Enders; Hermandung, Witt, Beer, Geyer, Varga, Sperlich, Horst e Steffens. In panchina: Kellner, Rumor, Gergely, Enders oppure Perschke.

Quelle sono le reazioni del

pubblico nel loro confronto. E' quello sarà lo stato d'animo degli avversari nel corso dell'impegnativo confronto con il Milan? Sono queste le nuove incognite che si aggiungono a quelle offerte dall'incomplete e indebolito Milan, già privato dell'apporto di Rosato e di Mader, e ora anche di quello di Biasoli e, con ogni probabilità, dello stesso Rivera. Non graverà in quel caso sul Milan la terribile e in realtà inesistente atmosfera ostile causata, come si temeva, dall'episodio Borussia-Inter, ma potrebbe invece verificarsi il contrario, ai danni dell'Hertha, se la notizia della corruzione avrà indignato il pubblico locale.

Tra le più strane, questa partita (che aveva un pericoloso prologo nell'interrotto decollo di un aereo a Milano), annovera anche il lancio in campo internazionale di un giovane semi-ossessuto, tale Vincenzo Zazzaro (che ha giocato contro il Torino in Coppa Italia),

pubblico nel loro confronto. E' quello sarà lo stato d'animo degli avversari nel corso dell'impegnativo confronto con il Milan? Sono queste le nuove incognite che si aggiungono a quelle offerte dall'incomplete e indebolito Milan, già privato dell'apporto di Rosato e di Mader, e ora anche di quello di Biasoli e, con ogni probabilità, dello stesso Rivera. Non graverà in quel caso sul Milan la terribile e in realtà inesistente atmosfera ostile causata, come si temeva, dall'episodio Borussia-Inter, ma potrebbe invece verificarsi il contrario, ai danni dell'Hertha, se la notizia della corruzione avrà indignato il pubblico locale.

Tra le più strane, questa partita (che aveva un pericoloso prologo nell'interrotto decollo di un aereo a Milano), annovera anche il lancio in campo internazionale di un giovane semi-ossessuto, tale Vincenzo Zazzaro (che ha giocato contro il Torino in Coppa Italia),

pubblico nel loro confronto. E' quello sarà lo stato d'animo degli avversari nel corso dell'impegnativo confronto con il Milan? Sono queste le nuove incognite che si aggiungono a quelle offerte dall'incomplete e indebolito Milan, già privato dell'apporto di Rosato e di Mader, e ora anche di quello di Biasoli e, con ogni probabilità, dello stesso Rivera. Non graverà in quel caso sul Milan la terribile e in realtà inesistente atmosfera ostile causata, come si temeva, dall'episodio Borussia-Inter, ma potrebbe invece verificarsi il contrario, ai danni dell'Hertha, se la notizia della corruzione avrà indignato il pubblico locale.

Tra le più strane, questa partita (che aveva un pericoloso prologo nell'interrotto decollo di un aereo a Milano), annovera anche il lancio in campo internazionale di un giovane semi-ossessuto, tale Vincenzo Zazzaro (che ha giocato contro il Torino in Coppa Italia),



Concessionaria Torino e Provincia

C.A.S.

Via Pinelli 14
Tel. 485.277 - 489.194



LAMBORAUO

Esposizione a vendita: Corso Luigi Einaudi 15/D
10128 Torino - tel. 59.56.85 - 59.53.84

Assistenza: Via Cristoforo Colombo 43
10129 Torino - tel. 58.23.18

LA PARTITA DELLA RABBIA CHE COSA VALE L'INTER?

THE NATIONAL TESTING



PER IL 53° SALONE INTERNAZIONALE
DELL'AUTOMOBILE LA



ATAUTO

fa omaggio di 2 assegni*
di **L. 25.000** e **50.000**
a chi visita le Filiali
ATAUTO o lo Stand
della  nel periodo
del Salone

dal 3 al 14 NOVEMBRE '71

Stand 

Filiali ATAUTO:

C.so P. EUGENIO 11 - C.so G. CESARE 229 - TORINO

C.so SIRACUSA 40

(aperto anche ~~due~~ ^{tre} mattinate festive)

* Pagabili su acquisto auto Ford nuova.

ANNUNCI ECONOMICI

CHI AVITA IL CREDITO PERSONALE	
TORINO	Via Roma 80
MILANO	Via Mantova 32
	Corno Via. Amato
	Via Pirelli 50/31
ROMA	Via Salaria 141a
	In Via 40/41
GENOVA	Via L. Vercelli
INFERRA	C. Matteotti 18
BOLZANO	Via Trento 12/3
FIRENZE	Viale Oliviero 1a
PADOVA	Via G. Anselmo
VERONA	Via Cavour 30
BOLZANO	Via Portici 30
TRENTO	Via L. L. L. L.
NAPOLI	Via L. L. L. L.
	Via L. L. L. L.

[illegible]

④ Commercial

ANCIOCAZIONE vendiamo 8000 pezzi di legno ml 2,50, 2,80, 3,30, 4,00, larghezza ml 4, senza tirolare durezza, mg 2, nastro ml marmo 21x50 lina 2500 a 10000 locchetti lamiera emulatore, M. gaveria, via Mosa 7 Vercelli.

FINESTRE la ferro a stomadri sono per te aprile 200 x 160 senza aduina la tecnica industriale vado. Telefono 389.043 ore ufficio, Genova.

② Artigianato

DECORAZIONI atrezzi tappezzeria in
vetro, 25 mila, indirizzatura in calce
plastica 70 mila. Tel. 514.413.

LABORATORIO prodotti miscelati
stampi attrezzatura cerata combustione
Telecopiare 72.846.

OFFRESI operatore climatizzatore ex
promotore 14/34 ancora per 10/13 le
cassa compressa scilla di 100m. Telef.
nre 534.143.

BARTONIA donna e uomo streghe ex
reali collezioni su misura tipografia
trasformazioni in streghe. Concorso
belle pratali unidici. Tel. 532.806 post.

③ Capitali - Società
Rilevi - Cessioni

 Prestiti immediati a proprietari auto
 illiquidi per via ipotecale. Scadenza est
 su anticipata, nessuna informazione
 necessaria. Contattare il dipendente
 di lingua tedesca, professionalità, artigiani
 commerciali. Moralezza rigoristica.

 FINANZIARIA FIDEL 18 (den
 sede Contino 1000) Tel. 542.834 - 359.443

 Consideriamo rapidamente prestiti a
 possessori, commerciali, artigiani, gra
 si cioè a illiquidi, carta Italia prima
 senza ipoteca tasso 8-10%. Riferim
 nitima 200 mila maxime 30 milioni. F
 stardo, via Cernaia 22. Tel. 310.613
 544.224.

AAAAA.
Finanziamento subito, ristrutturazioni, commesse
civili, artigiani, d'importazione, prestazioni
in loco, acquisto cambiati (ipoteca) a mutui
sostituiti anche seconda ipoteca, orient
Internaz.

FONDIARIA FINCOTEX
Huerfano subito, Como Francia 15 (p
via Principi d'Acaja), Telcine
760.303 - 775.426.

AAAAA. PRESTITI rapidi e dis
denzi tutti committenti artigiani. A
nel (ipoteca) via Fimodina, teste 1
sue, via Madonna Chelme
Telcine 632.938.

AAAAA.

AVVATISSIMO cammionisti (basta)
putti chi prendono posizioni anche

privato e gli convenzionamenti. Telefono 746.363.
BAR favoleto, curiale orologio ridotto di 18 milioni, stessa zona-almo 1 rimodernamento, con case 2 milioni) 751.131.
BAR via Cicerulo 47, avvaloramento, dei ceppa radial in grouta. Telefono 740.711.
BARDONECCHIA (code) albergo ristorante bar, tel. 0122 90.25.
BOULIQUE donna maglieria bianche, tel. 333.344.
CANTOLIKERIA accessibili case, zone media, tel. 836.448.
CELESTI informatica (telematica) macchina schieda (tre 30 mila ann. 144.505.

CEDE azienda zona Firenze valde
produrre piccoli esiti causa bilio di
mercato. Tel. 700.431.

CEDE avvisando (non) Bianchi
maglietta nera contro polidina in
pila. Tel. 781.103 - 486.001.

CERCA esperto alla livida svestita
macchinista probabilita' dispo
pure l'indirizzo ferro capitale labo
estinare scattante valore az
sostituisce il procedimento altera
rapporti manometrici probabilita' su
lavori industriali. Tel. 0124 31.293.

DIMONENDO piccolo capitale
esperienza direzione azienda bilio
sostituisce nella comunicazione. Scrit
«Attende Pubblicita' attuale 413

MILIMARKET 6 Central Torino
milia mercantili centrali per 3 mila
cassa e rivenduta alloggio. Tel.
653.342

MULINO cilindri Carampo venduto
Central. Consegna e fabbricazione 3
fuori terra, testate. 2 alloggi. Torino
lago. cabina elettrica propria su
no 4000 no disponibile altri industriali
Telefono 511.370 oppure 917.138.

PANETTERIA pasticceria ottimo
in passione commercializzata su
centrali centrali. Tel. 653.372

PANIFICIO centrali. forte
200 kg solo recente aumentati
rambini con casella. Tel. 753.440

PRESTITI centrali avevano alle per

PRESTITO cercato da privato in prima mano immobile lire 3 milioni. Interessato, scrivete: **ARRENDATA** al giornale **Quotidiano** 7301 - 10160 Roma.

SALUMERIA buona azienda causa morte. In occasione di morte. Per informazioni: **ARRENDATA** al giornale **Quotidiano** 7301 - 10160 Roma.

SANUSIMO cede causa malattie occorrenti. Interesse: **ARRENDATA** al giornale **Quotidiano** 7301 - 10160 Roma.

TANTORIA sottoposta incasso. Interesse: **ARRENDATA** al giornale **Quotidiano** 7301 - 10160 Roma.

URGENTE esodo urgente ambulatore
genitori Bergamo Parilla con morte a
23. Tel. 719.126 ore peggiori, abitato
Tel. 761.320.
VENDESI causa salute grandifido
Crociata. Tel. 591.118.

④ Compra - Vendite
loggi, locali, terre

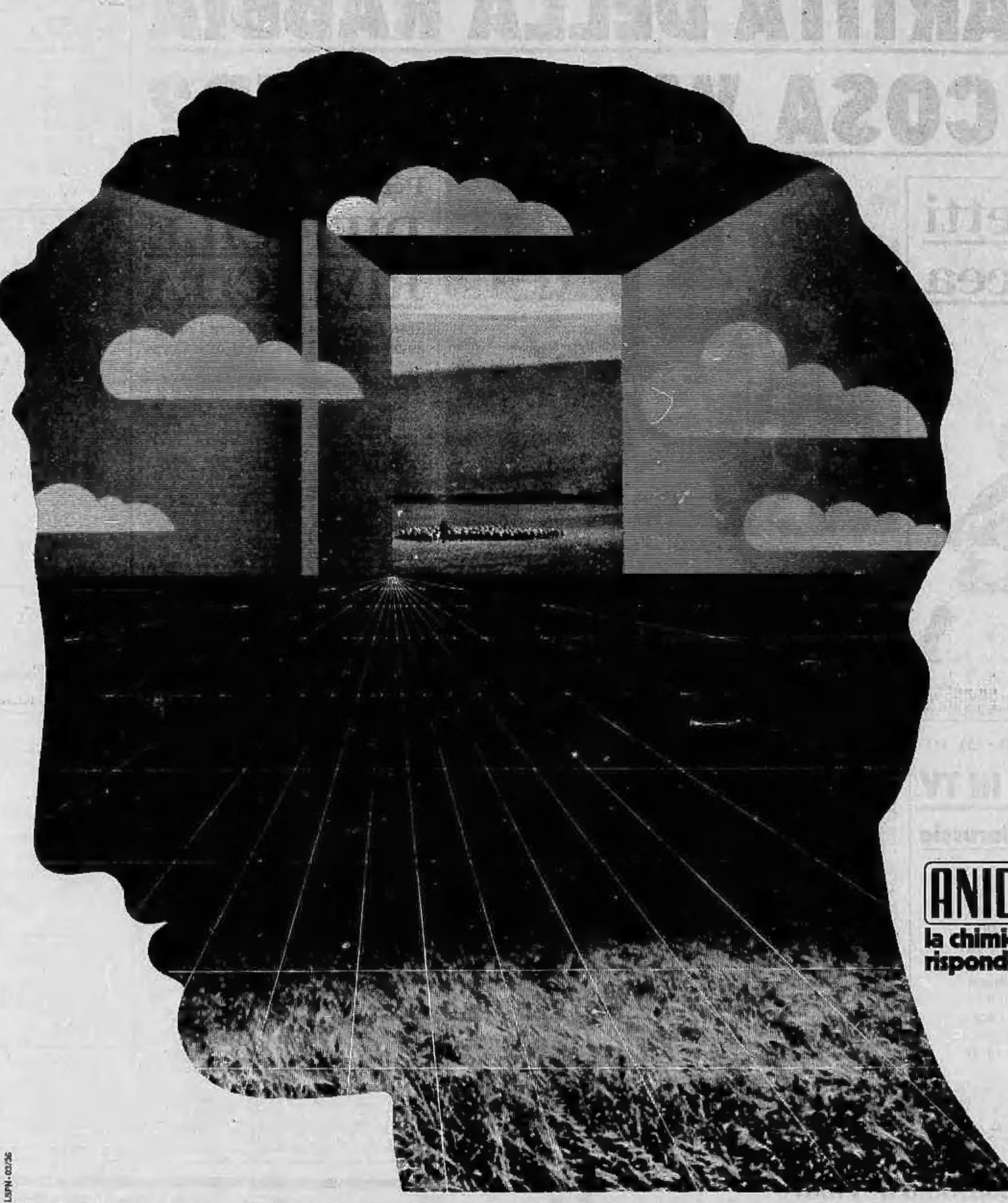
A. AVITABILI subito impicci Seri
di abitazioni alcuni di 2 a 5 ca.

semplici e doppi servizi (non pagati
semplici) mutuo rateale). Via Sals
91 angolo via Ferrara. Tel. 884.860.
A. DIRETTAMENTE Impresa vende
doppi servizi mutui. 2. 3 camere,
cina, doppi servizi. Mutuo. re
mutui (fino 10 anni). Via Nazionale 8
chi (10 angolo via Bellard).

A. Fino belle posizioni vendita su
ville e terreni per ville. per informa
mi Tel. 841.904 ore past.

CHIMICA ANIC

UN VIAGGIO INTORNO ALL'UOMO

COMMA PLASTICA FERRE FERTILIZZANTI

ANIC
la chimica
risponde

A TORINO DA OGGI IL 1° SUPERMARKET FOTO-CINE



MARVIN

Via Masserano 6 - Torino
Tel. 487.707 (sottopassaggio c. Reg. Margherita)

Ingresso libero - Self service - PREZZI PULITISSIMI
Sugli apparecchi normale garanzia e assicurazione furto.

⑦ Locali villeggiatura

[illegible]

⑤ Domande affitto ai-

[illegible]

acrobatico in rue S. Paulo (F. Salo-
lino). Tel. 974.34; cars are possi.

GLI "SPAZI", DELL'AUTOMOBILE

La rassegna torinese precisa la fisionomia del momento, le proiezioni a medio e lungo termine

DUECENTO MILIONI DI VETTURE

Ogni anno, in questi giorni, il Salone di Torino dà l'avvio a un discorso articolato in una quantità di argomenti: la novità costruttiva per gli esperti (e oggi, assieme al permanente problema della sicurezza, è in primo piano quello del controllo delle emissioni nocive dei motori), e poi altre, costruttive, previsionali. Non sono discorsi arbitrari, né tanto meno casuali, se è vero che si vuole considerare la nostra grande rassegna di chiusura del Salone d'autunno come la conclusione di un'annata automobilistica e l'inizio della successiva. E' probabile che alla massa di visitatori che per dodici giorni affollerà il complesso di padiglioni del Valentino non interessino i discorsi economici, le prospettive del fenomeno automobilistico e le sue implicazioni (le difficoltà di circolare viate in termini di tempo, cioè economici; le nuove strategie dell'industria; la difesa dell'ambiente; il "costo sociale" dell'automobile; la motorizzazione più "umanizzata"). Eppure sono argomenti e problemi che ci riguardano e ci riguarderanno sempre più da vicino, tutti quanti, anche coloro che — per ipotesi — dall'automobile individuale non intendono servirsi. «Viviamo momenti opposizioni e difficili» — ha detto ieri il presidente della Fiat, Giovanni Agnelli, parlando davanti a oltre 500 giornalisti italiani e stranieri.

Saturazione e margini

Passando alle cifre, Agnelli ha fatto un quadro dello sviluppo dell'automobile nel mondo: «Quest'anno — ha detto — si costruiranno grosso modo 22 milioni di macchine: una decina in America, altrettanti in Europa, una quindicina in Giappone» per un mercato nel quale circolano già oltre 200 milioni di veicoli, di cui i quattro quinti sono concentrati in aree relativamente ristrette: quasi l'Europa occidentale e il Nord America. Dunque, in certi paesi siamo prossimi alla saturazione; in altri c'è ancora — in teoria — un ampio margine per diffondere l'automobile. Se in tutto il mondo ci fosse la disponibilità economica e la propensione all'impiego dell'automobile che già attualmente esistono in California, avremmo spazio per vendere due miliardi di macchine.

Ma subito dopo il presidente della Fiat ha scritto alla realtà: «Stati Uniti, Canada, e la più gran parte degli stati dell'Europa occidentale, offrono un mercato che ha oggi limitate possibilità di espansione, fondate soprattutto sull'accelerazione o il rallentamento dei tempi della sostituzione. I paesi dell'Est europeo e dell'America latina sembrano offrire un terreno più fertile. Per il resto del mondo — Asia e Africa in particolare — le previsioni sono estremamente incerte e difficili. In altre parole, il futuro di incremento del nostro settore non sarà più quello del passato. Non si parla più di un 4,5 per cento all'anno, ma di 2,5 per cento. E' un fatto, una previsione se-

ria, anche se non è drammaticamente il fatto pur sempre di una riduzione del tasso di incremento, non di un rallentamento produttivo».

Strategia di mercato

Ora, che di questa difficoltà abbia approfittato la concorrenza estera, è più precisamente l'industria automobilistica dei nostri partner comunitari, e nella logica delle leggi di mercato. E' tuttavia una certa impressione sapere che sul totale delle importazioni italiane dell'anno scorso (un milione e 444 mila unità), il 26,7 per cento è stato di provenienza estera; e che nel primo semestre di quest'anno il livello si è un po' più attenuato. A parte la ragione di natura sindacale e sociale sulle quali ci sembra superfluo tornare, a parte i problemi di continua lievitazione dei costi (che peraltro sono comuni a una larga parte dell'industria manifatturiera europea, specie nel settore automobilistico), che sono all'origine di questo stato di cose, si è aggiunta in Italia una stagnazione economica ancora lontana, oggi, dall'essere superata.

Molti considerano quella automobilistica come l'industria traino dell'intera economia; la interpretazione è corretta, sarebbe anche troppo facile individuare le ragioni dell'attuale crisi italiana. Ma probabilmente si innestano altre trasformazioni di fondo, che riguardano la profonda trasformazione di struttura di una società come la nostra, passata da una società agricola a quella della civiltà industriale. Di fronte a questa nuova realtà non è possibile ragionare per schemi; ed è sterile la posizione rimpugnare il passato.

Sarà tuttavia lecito, in questi giorni, un augurio: che si raggiunga al più presto l'equilibrio socio-economico delle nostre strutture sociali e produttive, e che sia possibile consolidare quella vitalità dell'industria automobilistica italiana di cui sono prova palpabile i nuovi insediamenti realizzati o in progetto nel Mezzogiorno, che hanno rievocato i grandi investimenti ma che potranno diventare produttivi non soltanto sotto l'aspetto umano e sociale.

Ferruccio Bernabò

Da Torino alla conquista del mondo



Queste le due grandi attrattive del Salone torinese: il coupé Fiat 128 (in 4 versioni) e la berlina a due e quattro porte dell'Alfasud ideata al Nord e prodotta nel Meridione (Melfo)

Gli orientamenti della tecnica automobilistica Sicurezza e inquinazione condizionano il futuro

Con il Salone di Torino si chiude in pratica l'anno automobilistico. E' quindi questa l'occasione migliore per tracciare un consuntivo tecnico dei dodici mesi trascorsi: non mancheremo, poi, il necessario agli orientamenti della tecnica nel 1972.

Secondo la norma americana in materia di sicurezza e di inquinamento dell'automobile del prossimo futuro dovrebbe avere muso e coda rientranti telescopicamente ed essere in grado di emettere esclusivamente gas di scarico «puliti». A questo punto, per le Case europee si prospettano due soluzioni: o accettare «in toto» queste norme, con tutti i maggiori costi inevitabili (che potrebbero raggiungere anche il 50 per cento su una vettura di serie), o respingere — altrettanto integralmente — le pretese del «pulito», per privilegiare la sicurezza e la qualità costruttiva del veicolo.

Ci sarebbe anche una terza soluzione, che sembra essere più in più agibile: adeguarsi cioè in qua-

dra è possibile alle norme americane, spaziosamente da una a marcia a mano che disponiamo più e più di «Tuttavia ciò non significa voler contestare la sicurezza e l'antiquamento al motore. Ad esempio, in merito a quest'ultima, in Europa — al contrario degli Stati Uniti — c'è ancora molto da fare, ma non solo per colpa dell'automobile (che è oggi molto più «pulita» di pochi anni fa) quanto piuttosto a causa degli impianti di riscaldamento, degli scarichi industriali, ecc.

In merito alla sicurezza, invece, le industrie automobilistiche europee sono indubbiamente all'avanguardia. Il muso e la coda rientranti telescopicamente sono ormai una realtà, e la loro adozione è ormai una questione di tempo. Ma la sicurezza è un concetto che non si può limitare alla sola vettura, ma che deve riguardare anche l'ambiente circostante. E' per questo che le norme americane, che prevedono anche la riduzione del rumore, sono state accettate con entusiasmo dalle industrie europee.

E' vero, poi, che in Europa si trascini la sicurezza passiva. Sembra che la struttura dell'automobile, e cioè la sua «forma», sia ancora in gran parte determinata da esigenze di tipo estetico, e non da esigenze di sicurezza. Ma è evidente che quest'ultima ipotesi è insostenibile per la maggior parte dei costruttori europei.

Ci sarebbe anche una terza soluzione, che sembra essere più in più agibile: adeguarsi cioè in qua-

drà è possibile alle norme americane, spaziosamente da una a marcia a mano che disponiamo più e più di «Tuttavia ciò non significa voler contestare la sicurezza e l'antiquamento al motore. Ad esempio, in merito a quest'ultima, in Europa — al contrario degli Stati Uniti — c'è ancora molto da fare, ma non solo per colpa dell'automobile (che è oggi molto più «pulita» di pochi anni fa) quanto piuttosto a causa degli impianti di riscaldamento, degli scarichi industriali, ecc.

In merito alla sicurezza, invece, le industrie automobilistiche europee sono indubbiamente all'avanguardia. Il muso e la coda rientranti telescopicamente sono ormai una realtà, e la loro adozione è ormai una questione di tempo. Ma la sicurezza è un concetto che non si può limitare alla sola vettura, ma che deve riguardare anche l'ambiente circostante. E' per questo che le norme americane, che prevedono anche la riduzione del rumore, sono state accettate con entusiasmo dalle industrie europee.

E' vero, poi, che in Europa si trascini la sicurezza passiva. Sembra che la struttura dell'automobile, e cioè la sua «forma», sia ancora in gran parte determinata da esigenze di tipo estetico, e non da esigenze di sicurezza. Ma è evidente che quest'ultima ipotesi è insostenibile per la maggior parte dei costruttori europei.

Ci sarebbe anche una terza soluzione, che sembra essere più in più agibile: adeguarsi cioè in qua-

drà è possibile alle norme americane, spaziosamente da una a marcia a mano che disponiamo più e più di «Tuttavia ciò non significa voler contestare la sicurezza e l'antiquamento al motore. Ad esempio, in merito a quest'ultima, in Europa — al contrario degli Stati Uniti — c'è ancora molto da fare, ma non solo per colpa dell'automobile (che è oggi molto più «pulita» di pochi anni fa) quanto piuttosto a causa degli impianti di riscaldamento, degli scarichi industriali, ecc.

In merito alla sicurezza, invece, le industrie automobilistiche europee sono indubbiamente all'avanguardia. Il muso e la coda rientranti telescopicamente sono ormai una realtà, e la loro adozione è ormai una questione di tempo. Ma la sicurezza è un concetto che non si può limitare alla sola vettura, ma che deve riguardare anche l'ambiente circostante. E' per questo che le norme americane, che prevedono anche la riduzione del rumore, sono state accettate con entusiasmo dalle industrie europee.

E' vero, poi, che in Europa si trascini la sicurezza passiva. Sembra che la struttura dell'automobile, e cioè la sua «forma», sia ancora in gran parte determinata da esigenze di tipo estetico, e non da esigenze di sicurezza. Ma è evidente che quest'ultima ipotesi è insostenibile per la maggior parte dei costruttori europei.

drà è possibile alle norme americane, spaziosamente da una a marcia a mano che disponiamo più e più di «Tuttavia ciò non significa voler contestare la sicurezza e l'antiquamento al motore. Ad esempio, in merito a quest'ultima, in Europa — al contrario degli Stati Uniti — c'è ancora molto da fare, ma non solo per colpa dell'automobile (che è oggi molto più «pulita» di pochi anni fa) quanto piuttosto a causa degli impianti di riscaldamento, degli scarichi industriali, ecc.

In merito alla sicurezza, invece, le industrie automobilistiche europee sono indubbiamente all'avanguardia. Il muso e la coda rientranti telescopicamente sono ormai una realtà, e la loro adozione è ormai una questione di tempo. Ma la sicurezza è un concetto che non si può limitare alla sola vettura, ma che deve riguardare anche l'ambiente circostante. E' per questo che le norme americane, che prevedono anche la riduzione del rumore, sono state accettate con entusiasmo dalle industrie europee.

E' vero, poi, che in Europa si trascini la sicurezza passiva. Sembra che la struttura dell'automobile, e cioè la sua «forma», sia ancora in gran parte determinata da esigenze di tipo estetico, e non da esigenze di sicurezza. Ma è evidente che quest'ultima ipotesi è insostenibile per la maggior parte dei costruttori europei.

drà è possibile alle norme americane, spaziosamente da una a marcia a mano che disponiamo più e più di «Tuttavia ciò non significa voler contestare la sicurezza e l'antiquamento al motore. Ad esempio, in merito a quest'ultima, in Europa — al contrario degli Stati Uniti — c'è ancora molto da fare, ma non solo per colpa dell'automobile (che è oggi molto più «pulita» di pochi anni fa) quanto piuttosto a causa degli impianti di riscaldamento, degli scarichi industriali, ecc.

In merito alla sicurezza, invece, le industrie automobilistiche europee sono indubbiamente all'avanguardia. Il muso e la coda rientranti telescopicamente sono ormai una realtà, e la loro adozione è ormai una questione di tempo. Ma la sicurezza è un concetto che non si può limitare alla sola vettura, ma che deve riguardare anche l'ambiente circostante. E' per questo che le norme americane, che prevedono anche la riduzione del rumore, sono state accettate con entusiasmo dalle industrie europee.

E' vero, poi, che in Europa si trascini la sicurezza passiva. Sembra che la struttura dell'automobile, e cioè la sua «forma», sia ancora in gran parte determinata da esigenze di tipo estetico, e non da esigenze di sicurezza. Ma è evidente che quest'ultima ipotesi è insostenibile per la maggior parte dei costruttori europei.

Quindici nazioni

Al 53° Salone Internazionale dell'Automobile partecipano 122 espositori di 15 Paesi (Australia, Austria, Belgio, Cecoslovacchia, Francia, Germania, Giappone, Gran Bretagna, Italia, Olanda, Romania, Stati Uniti, Svezia, Svizzera, Ungheria).

Marche di autovetture (64): Fiat 1; Cecoslovacchia 2; Francia 3; Germania 4; Giappone 5; Gran Bretagna 6; Italia 7; Olanda 8; Stati Uniti 9; Svezia 10; Ungheria 11.

Veicoli speciali e fuori strada: 11 nazioni.

Carrozzerie: 15.

Caravan e Autocaravan: 12.

Pneumatici e ruote: 15.

Altre attrezzature per autovetture: 40.

Fatti sfaccati ed accessori: 383.

SOCIETA' NAZIONALE COGNE

I prezzi delle Fiat 128 Sport coupé

La Fiat 128 Sport coupé con tutti i comfort (franco Fiat) per le quattro versioni della nuova 128 Sport Coupé sono i seguenti:	
128 S 1100	L. 1.300.000
128 S 1100	L. 1.300.000
128 S 1300	L. 1.300.000
128 S 1300	L. 1.300.000

Le vendite sul mercato italiano hanno inizio oggi.

«Tutto avanti»: Renault, invece, è passata dalla disposizione longitudinale all'interno dell'autostrada per le (4, 6, 16) a quella sempre longitudinale ma a tutto l'autostrada (per le 12, 15 e 17). Citroën — anticipando la «tutto avanti» — impiega indifferentemente sia la disposizione longitudinale all'interno dell'autostrada (per le 12, 15 e 17) che la disposizione trasversale all'interno dell'autostrada (per le 12, 15 e 17).

Come si vede non è per tutti i gusti. Una cosa però è certa: la soluzione con motore trasversale sistemato longitudinalmente oltre l'autostrada è indubbiamente quella ottimale per lo sfruttamento dello spazio. La Fiat è riuscita a ottenere sulla Renault 127 e su 80 per cento di spazio destinato a passeggeri e bagagli contro appena un 20 per cento destinato alla meccanica. E questo su una vettura lunga neppure 3,60 metri.

Più cavalli

Il motore a benzina è probabilmente l'elemento dell'automobile che, con i decenni, ha subito le minori modifiche. Aumentando la potenza specifica ed i ren-

Queste auto non le avete ancora viste TANTO DI NUOVO (e non soltanto italiano)

La novità del 53° Salone di Torino sono numerose, soprattutto per il pubblico italiano, dato che parte di queste è già stata presentata alle precedenti rassegne di Parigi e Londra. La presenza al Salone dell'inedita Alfa Romeo è delle altre: la nuova Alfa Romeo 128 Sport coupé nelle quattro diverse versioni, sarebbe da sola a giustificare in gran parte l'interesse per questa edizione del Salone torinese. Sono molte comunque le Case costruttrici che presentano al Salone italiano almeno un nuovo modello.

FIAT — 128 Sport coupé. Versione normale 952 cc; motore 4 cil. di 1116 cmc; diametro e corsa mm 80 x 55,5; rapporto di compressione 8,8:1; 94 Cv Din a 6000 giri/minuto; velocità oltre 150 km/ora. Versione lusso 952 cc; motore 4 cil. di 1290 cmc; diametro e corsa mm 85 x 55,5; rapporto di compressione 8,8:1; 75 Cv Din a 6000 giri/minuto; velocità oltre 150 km/ora.

1800 cmc. Esternamente le due versioni si distinguono soltanto in qualche dettaglio (disegno della calandra, proiettori gemelli e circolari azzurri). Internamente, invece, la versione di lusso è a finestrature retrattili in quella normale. La 128 Sport coupé ha alcuni elementi cromati e la luce di segnalazione. Internamente si differenziano per il rivestimento del volante, per il più ricco equipaggiamento di bordo e per una maggior ricchezza delle finiture e dei dettagli. Malgrado ne sia stato accorciato il passo rispetto alla berlina (mm 2223 anziché 2448) per adattarla alla compattezza, il Coupé 128 rimane un'automobile quattro porte con dimensioni interne ragguardevoli per una vettura sportiva di pari categoria.

ALFA ROMEO — Berlina a quattro e due porte, cinque posti. Motore quattro cilindri boxer, distribuzione in-

nalbero in testa comandata da cinghia dentata: diametro a corsa mm 80x55,5; cilindrata 1186 cmc; rapporto di compressione 8,8:1; potenza 75 Cv Din a 6000 giri/minuto; testa cilindri in lega leggera, basamento in ghisa monoblocco a canna integrale. Cambio a marce sospese anteriori a ruote indipendenti, posteriore ad asse rigido; quattro freni a disco (quelli anteriori posti all'uscita del differenziale) con doppio circuito. Passo mm 2453, lunghezza mm 3990, peso in ordine di marcia kg 630, velocità massima oltre 150 km/ora.

LANCIA — Beta HF: motore 4 cil. contrapposti di 1991 cmc ad iniezione elettronica Bosch; diametro e corsa mm 89 x 50; rapporto di compressione 12,5:1; 111 Cv Din a 5500 giri/minuto; velocità 180 km/ora. Migliore motore (tetto in simipelle, quattro proiettori) ad interni (leva della marce sul pavimento, strumentazione completa, contagiri, cruscotto interamente in legno, rifiniture dei sedili).

g. d. e.
(Continua a pagina 15)





MONZEGLIO & C. S.p.A.



CONCESSIONARIA PER TORINO

Alfa Romeo = MONZEGLIO

UFFICIO VENDITE



ASSISTENZA - RICAMBI



SALONE USATO



MONZEGLIO & C. s.p.a. - Concessionaria Alfa Romeo - Torino
VIA CABOTO 35, TELEF. 595.666 - CORSO A. DE GASPERI 38

ALFA ROMEO MONZEGLIO VINCE

4 TITOLI ITALIANI 1971 - 78 VITTORIE

GTA JUNIOR 1300

LUIGI POZZO

1° ASSOLUTO TURISMO
1° CLASSE 1300 TURISMO

GTA 1600
GT AM 2000

MAURIZIO ZANETTI

1° CLASSE 1600 GRAN TURISMO
1° CLASSE 2000 TURISMO

LE PRINCIPALI VITTORIE

Col d'Ampus (Francia) - Monza Trofeo ACI, Verona - Imola Trofeo Autosprint - Imola Trofeo Deserti - Monza Coppa Carri - Trento-Bondone (Europeo montagna) - 4 Ore Monza (Europeo turismo) - Col de Vence (Francia) - Targa Florio - Trieste-Opicina - Coppa Sila - Cesana-Sestriere - Bolzano-Mendola.

SQUADRA CORSE

MONZEGLIO & C. s.r.l.

Via Spalato, 50
TORINO - Tel. 310.165



VEETURE DA CORSA
ELABORAZIONI
COSTRUZIONI
TRASFORMAZIONI
KIT

MONZEGLIO RIVENDITORI - OFFICINE AUTORIZZATE *Alfa Romeo*

- **AUTORIMESSA «ITALIA 61» F.LLI RIZZI**
Via Barbaresco 3/5 - Tel. 670.509
- **EURO**
Via Gorizia 148 - Tel. 328.496
- **LITRICO**
Via Dandolo 38 - Tel. 304.400

- **DIONISI CESARE**
Via Poggio 4 - Tel. 201.000
- **PECETTA GIANCARLO**
Via Biella 10 - Tel. 485.342
- **BACCHINI C.G.**
Corso G. Ferraris 104 - Tel. 596.160

- **F.LLI OLLEARO**
Via Mezzanile 13 - Tel. 774.321
- **ROYAL di GIACHETTO LANFRANCO**
Via A. di Bernezzo 106 - Tel. 724.732
- **AUTOTECNICA STADIUM**
Corso Agnelli 98 - Tel. 363.083

CARROZZERIA AUTORIZZATA *Alfa Romeo*



FRANCO & C. s.r.l.

Via Spalato, 50 - TORINO - Tel. 338.585

TRASFORMAZIONI - COSTRUZIONI - PIANALI
DI RISCONTRO - VERNICIATURA AL FORNO



salone dell'auto

Idee, proposte e suggestioni dei carrozzieri

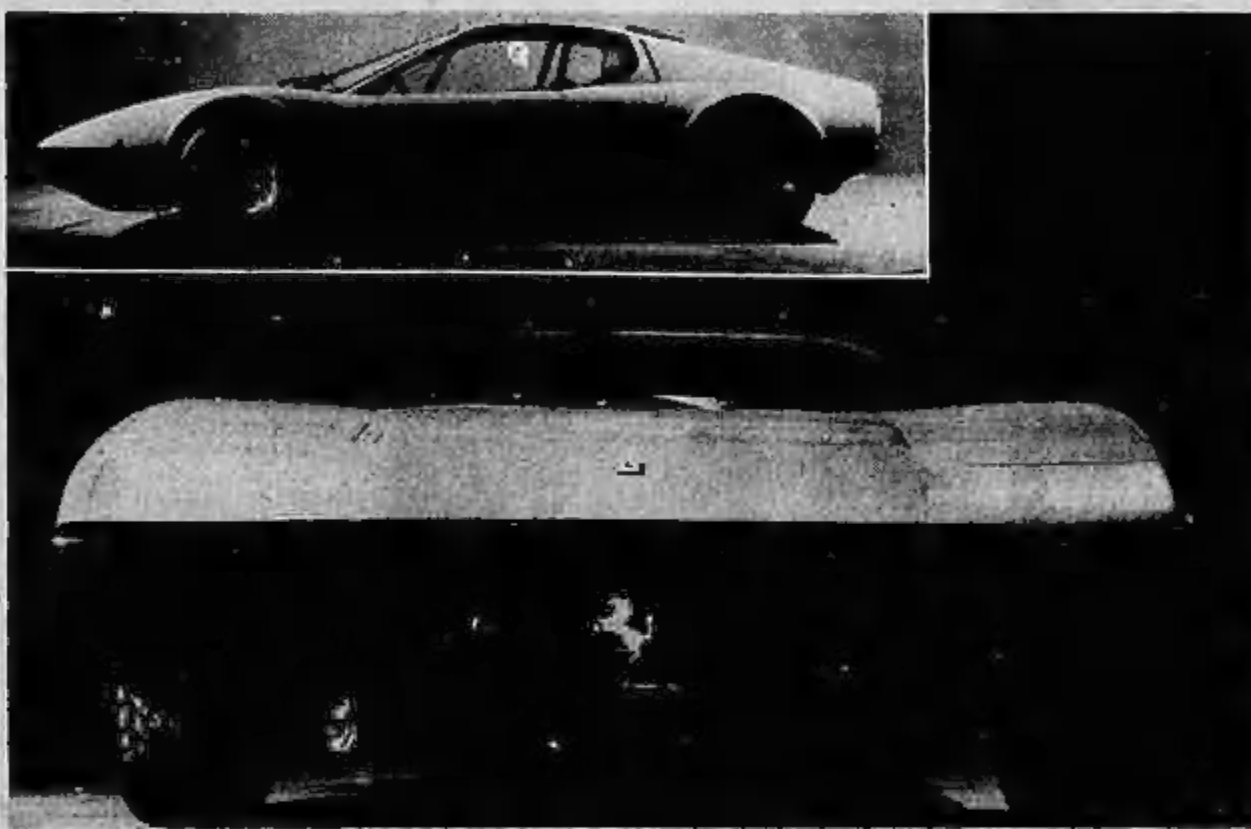
VESTIRE LA VELOCITA'

Il motore centrale è il filone nel quale si sono avventurati i maggiori maestri dello stile dell'auto

Si è spesso detto in passato che il Salone di Torino era l'ideale per «rallare» l'automobile. Quest'anno, anzi, più profondamente che nelle precedenti edizioni, la rassegna dell'auto ha voluto essere un'occasione per i carrozzieri di proporre le loro idee, le loro proposte, le loro suggestioni. E' così che, in questi giorni, si sono visti, in vetrina, molti prototipi di auto che, pur essendo ancora in fase di studio, rappresentano una vera e propria «rivoluzione» nel mondo dell'automobile.

Il motore centrale è il filone nel quale si sono avventurati i maggiori maestri dello stile dell'auto. E' un tema che ha affascinato molti designer, da Pininfarina a Bertone, da Giugiaro a Zagato. E' un tema che ha portato alla creazione di prototipi che, pur essendo ancora in fase di studio, rappresentano una vera e propria «rivoluzione» nel mondo dell'automobile.

Il motore centrale è il filone nel quale si sono avventurati i maggiori maestri dello stile dell'auto. E' un tema che ha affascinato molti designer, da Pininfarina a Bertone, da Giugiaro a Zagato. E' un tema che ha portato alla creazione di prototipi che, pur essendo ancora in fase di studio, rappresentano una vera e propria «rivoluzione» nel mondo dell'automobile.



Il suggestivo studio di Pininfarina. Tema la berlina boxer Ferrari (BB) con motore centrale



Giorgio Giugiaro (uno dei «padri» dell'Alfasud) presenta il «dream-car» Alfasud



Il prototipo sportivo del Centro Italia della Ford a Torino; autore è il designer Sapino

QUESTE NUOVE AUTO NON LE AVETE VISTE



Una novità giapponese, la Mazda. La carrozzeria è stata disegnata da Bertone

(Segue dalla pagina 13)

BMW — 3.0i: motore 6 cil. di 2985 cmc; diametro e corsa mm 80x90; rapporto di compressione 9,5:1; 180 Cv Din a 5500 giri/minuto; velocità 195 km orari. Nella scorsa aprile la Casa tedesca ha sviluppato la sua gamma di berlina sei cilindri installando il motore 3 litri del coupé della berlina 330i.

MERCEDES — Coupé 330 SL: motore 8 cil. di 3498 cmc; diametro e corsa mm 92x95; rapporto di compressione 9,5:1; 208 Cv Din a 5800 giri/minuto; velocità 210 km orari. Un coupé a due posti (con altri due veramente di fortuna) facilmente trasformabile in cabriolet mediante l'apertura del tettuccio rigido. Stilisticamente non si differenzia in modo rilevante dai precedenti modelli della serie SL, se si eccettua il profilo «a pagoda» dell'hard-top, e nella calandra di tipo rettangolare con la stella Mercedes al centro.

MAZDA — RX-3: motore bi-rotativo Wankel di 401 cmc; rapporto di compressione 9,4:1; 110 Cv Din a 7000 giri al minuto. Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo servosterzo e con doppio circuito. Il manubrio del cruscotto e delle maniglie è deformabile all'urto. La vettura è dotata di contagiri, 488, motore 4 cil. di 1275 cmc; diametro e corsa mm 73x78; rapporto di compressione 9,2:1; 81 Cv Din a 5300 giri al minuto.

MITSUBISHI — Galant Sedan 1800: motore 4 cil. di 1790 cmc; diametro e corsa mm 78x81; rapporto di compressione 9,1:1; 60 Cv Din a 5100 giri/minuto; velocità 145 km orari. Le caratteristiche sono le stesse del modello 1100. Dopo aver fornito per qualche mese la Kadett di un motore 1700, la Opel ritorna ad una cilindrata «standard» di 1100 cc.

PORSCHE — Tutti i motori Porsche non hanno subito modifiche concernenti la carrozzeria mentre mantengono invece un nuovo motore di 2341 cmc sul quale variano, a seconda del modello, il rapporto di compressione, i cavalli, il numero dei giri e la velocità. Coupé e Targa 911T: rapporto di compressione 7,8:1; 130 Cv Din a 5800 giri/minuto; velocità 205 km orari. Coupé e Targa 911E: rapporto di compressione 8,1:1; 185 Cv Din a 6200 giri/minuto; velocità 230 km orari.

CITROEN — GS Break: stesso caratteristico tecnico della berlina (motore 4 cil. contrapposti, 1015 cmc, 55,3 Cv Din a 5500 giri/minuto, velocità 170 km orari). Di particolare interesse il suo sportello posteriore che si apre a pannello a cerniere e che si solleva a pannello a cerniere.

HONDA — Z 600: motore

di 1597 cmc; diametro e corsa mm 78x86; rapporto di compressione 9,5:1; 100 Cv Din a 5500 giri/minuto; velocità 185 km orari. Le caratteristiche sono le stesse del modello 1100. Dopo aver fornito per qualche mese la Kadett di un motore 1700, la Opel ritorna ad una cilindrata «standard» di 1100 cc.

PORSCHE — Tutti i motori Porsche non hanno subito modifiche concernenti la carrozzeria mentre mantengono invece un nuovo motore di 2341 cmc sul quale variano, a seconda del modello, il rapporto di compressione, i cavalli, il numero dei giri e la velocità. Coupé e Targa 911T: rapporto di compressione 7,8:1; 130 Cv Din a 5800 giri/minuto; velocità 205 km orari. Coupé e Targa 911E: rapporto di compressione 8,1:1; 185 Cv Din a 6200 giri/minuto; velocità 230 km orari.

CITROEN — GS Break: stesso caratteristico tecnico della berlina (motore 4 cil. contrapposti, 1015 cmc, 55,3 Cv Din a 5500 giri/minuto, velocità 170 km orari). Di particolare interesse il suo sportello posteriore che si apre a pannello a cerniere e che si solleva a pannello a cerniere.

HONDA — Z 600: motore

di 1597 cmc; diametro e corsa mm 78x86; rapporto di compressione 9,5:1; 100 Cv Din a 5500 giri/minuto; velocità 185 km orari. Le caratteristiche sono le stesse del modello 1100. Dopo aver fornito per qualche mese la Kadett di un motore 1700, la Opel ritorna ad una cilindrata «standard» di 1100 cc.

PORSCHE — Tutti i motori Porsche non hanno subito modifiche concernenti la carrozzeria mentre mantengono invece un nuovo motore di 2341 cmc sul quale variano, a seconda del modello, il rapporto di compressione, i cavalli, il numero dei giri e la velocità. Coupé e Targa 911T: rapporto di compressione 7,8:1; 130 Cv Din a 5800 giri/minuto; velocità 205 km orari. Coupé e Targa 911E: rapporto di compressione 8,1:1; 185 Cv Din a 6200 giri/minuto; velocità 230 km orari.

CITROEN — GS Break: stesso caratteristico tecnico della berlina (motore 4 cil. contrapposti, 1015 cmc, 55,3 Cv Din a 5500 giri/minuto, velocità 170 km orari). Di particolare interesse il suo sportello posteriore che si apre a pannello a cerniere e che si solleva a pannello a cerniere.

HONDA — Z 600: motore

di 1597 cmc; diametro e corsa mm 78x86; rapporto di compressione 9,5:1; 100 Cv Din a 5500 giri/minuto; velocità 185 km orari. Le caratteristiche sono le stesse del modello 1100. Dopo aver fornito per qualche mese la Kadett di un motore 1700, la Opel ritorna ad una cilindrata «standard» di 1100 cc.

PORSCHE — Tutti i motori Porsche non hanno subito modifiche concernenti la carrozzeria mentre mantengono invece un nuovo motore di 2341 cmc sul quale variano, a seconda del modello, il rapporto di compressione, i cavalli, il numero dei giri e la velocità. Coupé e Targa 911T: rapporto di compressione 7,8:1; 130 Cv Din a 5800 giri/minuto; velocità 205 km orari. Coupé e Targa 911E: rapporto di compressione 8,1:1; 185 Cv Din a 6200 giri/minuto; velocità 230 km orari.

CITROEN — GS Break: stesso caratteristico tecnico della berlina (motore 4 cil. contrapposti, 1015 cmc, 55,3 Cv Din a 5500 giri/minuto, velocità 170 km orari). Di particolare interesse il suo sportello posteriore che si apre a pannello a cerniere e che si solleva a pannello a cerniere.

HONDA — Z 600: motore

La tecnica di oggi e domani

(Segue dalla pagina 13)

rosi modelli in cinghia è la Ford europea (tedesca e inglese), che prevede tra l'altro di inviare i suoi nuovi motori, i quattro cilindri ad albero a camme in testa, direttamente negli Stati Uniti per equipaggiare la «piccola» Pinto, che è quindi un valido esempio di collaborazione euroamericana.

Tra i piccoli accorgimenti di nuova adozione sulla più recente produzione è da segnalare la registrazione delle valvole adottata dall'Alfasud. Si tratta di un brevetto Alfa Romeo che permette di operare agendo su una sola vite, facilmente raggiungibile: minor tempo da passare in officina e possibilità, addirittura, di eseguire da soli l'operazione nei ritagli di tempo.

Tra le tendenze del prossimo futuro è ancora prematuro parlare del motore Wankel, per la cui efficienza — anche se non è in discussione — si richiede ancora lunghe prove a punto in laboratorio (sempre, inoltre, che il Wankel non si comporti davvero meglio del motore tradizionale dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico).

I freni (maggiorati)
Il doppio impianto frenante si va sempre più generalizzando, alla stessa stregua dei dischi almeno per le ruote anteriori, non più relegato di settore di elevato prezzo e di elevata prestazioni, come avveniva fino a pochi anni fa. Altrettanto diffusa la s.a.s. (servosterzo) che si sente la necessità soprattutto sulle vetture a trazione anteriore, dove le masse sono tutte spostate in avanti, e sull'avanzamento e dose, quindi, è facile che le ruote posteriori tendano a bloccarsi, non grandemente agevole pochi chilometri di peso. I freni a disco, in generale, di tipo a pinza, a funzionamento meccanico in base al peso che grava sull'asse e quindi sensibili anche all'inertial e a funzionamento a mezzo valvole tarate, in base alla pressione esercitata sul pedale. Il primo tipo, comunemente adottato sulle vetture del gruppo Fiat, sembra dare i migliori risultati dal punto di vista di affidabilità.

Per chi va al Salone

ORARIO E PREZZI — Il Salone sarà aperto ininterrottamente dalle 9,30 alle 22,30. Il biglietto normale costa 900 lire; ridotto per comitiva di almeno 15 persone provenienti da fuori Torino 500. Saranno compresi anche il tagliando per il Museo dell'Automobile. Ridotto per militari, studenti universitari, mutilati e ragazzi 400.

PARCHING — Nella zona di Italia 61, oltre il Museo dell'Automobile, su via Ventimiglia grande parcheggio coperto di 1500 vetture, collegato al Salone con «pullman navetta» in servizio ogni dieci minuti (durata del percorso, 3 x 4 minuti). Il trasporto è gratuito per chiunque possieda una ricevuta del parcheggio.

Un secondo spazio della capacità di oltre mille vetture è a corso Massimo d'Azeglio, all'angolo con corso Dante, a discrezione degli organizzatori.

PERCORSO DI PROVA — Il percorso della vettura di prova è stato spostato nella zona di Italia 61. I visitatori muniti del «buono di prova» potranno lasciare il Salone e rientrare dall'altro del sereno pediluvio, su via Po, per il collegamento funziona un servizio gratuito di navette, oltre il servizio predispeso dalle varie case costruttrici.

PERCORSO DIRETTO — Dall'autostrada di Milano, la via più breve per il Salone (corso Giulio Cesare, Lungotevere Lario, nuovo ponte sul Po, corso Canale, corso Montebello, ponte Isabella) è segnalata con apposite pitture.

la presenza della Emanuel al 53° salone dell'automobile



mini wash-in: novità 1971

L'EMANUEL Vi ricorda la propria posizione di avanguardia nei seguenti settori:

- aria compressa / sollevamento
- lubrificazione / lavaggi
- servizi vari / diagnosi

Vi invita a visitare il proprio Stand interno (N. 8200; 5° padiglione attrezzature) e a provare il nuovo impianto di lavaggio Mini Wash-in funzionante nel piazzale antistante il Salone.

EMANUEL

Le speciali della "127,"

Bertone Sotto il nome di «Stratos» presenta lo scorso anno il prototipo di un'avanzatissima vettura sportiva. Ora lo riprende per proporre una macchina da impiegare nel rally, impostata sulla geometria del motore centrale. Lunga 367 centimetri, larga 170, alta 108, la Stratos HF (in omaggio alla collaborazione avuta dalla scuderia corsa della Lancia) ha una linea aggressiva, coriacea, inconsueta.

Baldelli Siciliano, ha il suo «stiller» a Capo d'Orlando presso Messina, si presenta al Salone per la prima volta. Espone un prototipo Shiro-Abarth versione coupé 2 più 2, con scocca in alluminio e vetroresina.

Caprera Svolge il «tema 127», di cui presenta varie elaborazioni tra le quali una con linea sportiva posteriore e un'altra con tettuccio variabile ad imitazione pelle.

Coggiola Due prototipi, un coupé sportivo Volo 1900 SC (in produzione con successo al recente Salone di Parigi) con molto spazio interno e tutti gli accorgimenti in ossequio alle leggi americane sulla sicurezza. L'altro è l'evoluzione di un'idea di Aldo Bossano sul tema Lancia 1600 HF (che figura però nello stand della Lancia).

Coriasco Due interpretazioni della Fiat 127, coupé e familiare. Il coupé è a 4 porte e la familiare a 5 porte. Entrambe le versioni sono in mini-car da città con un suo stile ed estremamente funzionale.

Eurostile Aveva in preparazione un coupé su autotelaio Ford Capri 2300 con motore potentissimo (a 135 e 170 cv). Probabilmente dovrà rinviare ad esordio a causa delle agitazioni sindacali in corso nel suo stabilimento.

Fissore La «127» con un vestito «fuoristrada». Quattro i posti e la carrozzeria in vetroresina. Le è stato dato il nome di «Jeep». Ha il tettuccio in tela. Sarà forse venduta al prezzo di circa 1.200.000 lire.

Francis Lombardi La Fiat 127 in edizione hard-top speciale, a 4 porte. Modifica gli accorgimenti interni ed esterni. Si chiama «Lucciolina». Altre novità, un coupé 128, detto «Star», di linea manciana, a 4 porte, e una elaborazione speciale della 128 berlina.

Ghia Uno spider con hardtop realizzato sull'autotelaio della De Tomaso 1600, motore 1600 cc. Rispone anche la vettura da città su telaio De Tomaso 500, riveduta e corretta rispetto alla passata edizione.

Moretti Vasto sviluppo del «tema 127»: un coupé a 4 posti (la linea della scocca è simile a quella del coupé 128 già in produzione), un «fuoristrada» detto «mini-jeep» e una berlina con una porta posteriore. Espone anche uno studio di linea in gesso.

Pininfarina Uno studio di berlina a motore centrale posteriore, colombole ideale per un veicolo ad altissime prestazioni, nel quale ha impiegato il motore Ferrari derivato dai prototipi e dalla Formula uno. Tutti i problemi tecnici della carrozzeria sono stati studiati con particolare impegno onde ottenere la maggiore sicurezza e il massimo comfort a velocità elevatissime. Altre novità un esemplare prototipo di vettura equipaggiata di motore relativo Wankel, utilizzando l'autotelaio della RD 88.

Savio La «127» in edizione spiaggia. Un diversibile o funzionale veicolo con carrozzeria aperta in resina sintetica, roll-bar protettivo, sedili in tessuto scorrevole, paraurti in legno. Si chiama Albarella. La Jungla viene riproposta con telaio 600 e diversi modifiche.

Scioneri Una elaborazione della Fiat 127 e due elaborazioni della «128» con nuovi accorgimenti.

Zagato Prima novità, una Ferrari 3 litri, dotata di motore 250, in versione spider. E' stata studiata e costruita per l'importatore italiano in via Chiodetti. La seconda è un coupé a 4 posti su Vetro 160.

Ford (Centro stile) Prototipo sportivo progettato dal «Design Studio» di Torino, di cui è responsabile il designer torinese Filippo Sapino. Si tratta di un coupé a forma di cono, predisposto per accogliere propulsori collocati centralmente e in senso longitudinale fino a tre litri. Necessaria di base è quella della Ford GT 40. Gli interni sono stati disegnati negli Stati Uniti.

4 nuove sportive

La Fiat al Salone di Torino

È la prima volta che presentiamo contemporaneamente quattro nuove sportive.

Questo impegno produttivo è stato programmato non « per gradi » ma tutto in una volta per offrire all'automobilista quella possibilità di scelta che consente il più « ragionato » investimento del denaro. Sono 4 sportive con 2 motori diversi e quindi con prestazioni diverse. I prezzi sono 4.

La formula di queste nuove Fiat si chiama **128 Sport coupé** perché il progetto parte dalla 128 berlina e si sviluppa in una serie di elaborazioni suggerite dall'esperienza Fiat nel campo delle vetture sportive (le 850 Sport, la 128 Rally, le 124 Sport, le Dino Fiat).

Fiat 128 S 1100 - 1116 cm³ - 64 CV (DIN)
- oltre 150 km/h
Prezzo L. 1.300.000

Fiat 128 SL 1100 - 1116 cm³ - 64 CV (DIN)
- oltre 150 km/h - Maggiori dotazioni rispetto alla 128 S 1100
Prezzo L. 1.390.000

Fiat 128 S 1300 - 1290 cm³ - 75 CV (DIN)
- 160 km/h
Prezzo L. 1.360.000

Fiat 128 SL 1300 - 1290 cm³ - 75 CV (DIN)
- 160 km/h - Maggiori dotazioni rispetto alla 128 S 1300
Prezzo L. 1.450.000

(Prezzi franco Filiali, IGE compresa)

Schema di partenza: quello della 128 berlina. Propulsione « tutto avanti », sospensioni a 4 ruote indipendenti (tipo 127, Dino Fiat, 130 berlina e coupé), motori superquadri.

Elaborazioni « Sport »: passo accorciato per aumentare ancora maneggevolezza e tenuta sui percorsi misti-veloci, corpo centrale vetture protetto da una cintura di

lamiera sciolata che abbraccia il pianale e lo attraversa longitudinalmente con un tunnel di irrigidimento (accorgimento che ha dato ottimi risultati sulla 127 ai fini della sicurezza), motori sportivi (basso rapporto corsa-alesaggio - grandi alesaggi - assi a canne in testa - distribuzione comandata da cinghia dentata - albero a gomiti in ghisa speciale su 5 supporti - valvole rivestite di stellite).

128 Sport coupé

Presso Filiali e Concessionarie Fiat

FIAT

